Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 11.

(Nr. 9271.) Gesetz, betreffend die Einrichtung von Kehrbezirken für Schornsteinfeger. Vom 24. April 1888.

Wir Friedrich, von Gottes Gnaden König von Preußen &c.

verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

Einziger Paragraph.

Die Einrichtung von Kehrbezirken für Schornsteinfeger ist gestattet.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Charlottenburg, den 24. April 1888.

(L. S.) **Friedrich.**

Fürst v. Bismarck. v. Puttkamer. v. Maybach. Lucius. v. Friedberg. v. Boetticher. v. Goßler. v. Scholz. Bronsart v. Schellendorff.

Ausgegeben zu Berlin den 18. Mai 1888.

(Nr. 9272.) Gesetz, betreffend die weitere Herstellung neuer Eisenbahnlinien für Rechnung des Staates und sonstige Bauausführungen und Beschaffungen zur Vervollständigung und besseren Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes, sowie die Betheiligung des Staates an den Baukosten einer Eisenbahn von Sigmaringen (Inzigkofen) nach Tuttlingen. Vom 11. Mai 1888.

Wir Friedrich, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc.

verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages Unserer Monarchie, was folgt:

§. 1.

Die Staatsregierung wird

zu I litt. a Nr. 12 bis 15 und zu II zugleich unter Genehmigung des beigedruckten Staatsvertrages zwischen Preußen und Sachsen-Coburg-Gotha wegen Uebernahme des Baues und Betriebes mehrerer Eisenbahnen und des Eigenthums der Bahnen Gotha–Ohrdruf und Fröttstädt–Friedrichroda durch den Preußischen Staat vom 26. November 1887

ermächtigt:

I. zur Herstellung von Eisenbahnen und der durch dieselbe bedingten Vermehrung des Fuhrparks der Staatsbahnen, und zwar:

a) zum Bau einer Eisenbahn:

1)	von Hohenstein in Ostpreußen nach Marienburg mit Abzweigung nach Maldeuten die Summe von ...	15 027 000 Mark,
2)	von Miswalde an der unter Nr. 1 bezeichneten Bahn Hohenstein–Marienburg nach Elbing die Summe von	3 088 000 „
3)	von Mogilno nach Strelno die Summe von	1 144 000 „
4)	von Lublinitz nach Herby die Summe von	1 043 000 „
5)	von Strehlen nach Grottkau oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Bahn Brieg–Neisse mit Abzweigung nach Wansen die Summe von ..	2 360 000 „
6)	von Hirschberg i. Schles. oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Bahn Kohlfurt–Glatz nach Petersdorf die Summe von	1 050 000 „
7)	von Salzwedel nach Lüchow die Summe von ...	1 030 000 „
8)	von Triptis oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Bahn Leipzig–Gera–Probstzella nach Blankenstein die Summe von	9 090 000 „
	zu übertragen....	33 832 000 Mark,

Uebertrag....	33 832 000	Mark,
9) von Arnstadt nach Saalfeld die Summe von ...	10 700 000	=
10) von Berga nach Rottleberode die Summe von...	750 000	=
11) von Gremsmühlen nach Lütjenburg die Summe von	935 000	=
12) von Ballstädt oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Bahn Gotha–Leinefelde nach Herbsleben die Summe von	1 130 000	=
13) von einem in der Nähe von Bufleben belegenen Punkte der Bahn Gotha–Leinefelde nach Großenbehringen die Summe von	1 236 000	=
14) von Ohrdruf nach Gräfenroda oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Bahn Neudietendorf–Ritschenhausen die Summe von	1 737 000	=
15) von Georgenthal oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Bahn Gotha–Ohrdruf nach Tambach die Summe von	468 000	=
16) von einem in der Nähe von Niederwalgern belegenen Punkte der Bahn Marburg–Frankfurt a. M. nach Weidenhausen die Summe von..........	943 000	=
17) von Weilburg oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Bahn Oberlahnstein–Wetzlar nach Laubuseschbach die Summe von	1 900 000	=
18) von einem in der Nähe von Volmerhausen belegenen Punkte der Bahn Siegburg–Derschlag nach Brügge die Summe von.....................	5 360 000	=
19) von Mayen nach Gerolstein oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Bahn Euskirchen–Trier die Summe von..........................	9 500 000	=
b) zur Beschaffung von Betriebsmitteln: die Summe von............................	9 146 000	=
zusammen....	77 637 000	Mark

zu verwenden, sowie

II. das Eigenthum der Bahnen Gotha–Ohrdruf und Fröttstädt–Friedrichroda

zu übernehmen.

Mit der Ausführung der vorstehend unter Nr. I litt. a aufgeführten Bahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesammte zum Bau der unter Nr. 3 bis 11 und 16 bis 19 bezeichneten Bahnen und deren Nebenanlagen nach Maßgabe der von dem

Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Projekte erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfange, in welchem derselbe nach den landesgesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigenthum, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen, oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschließlich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile, in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicherzustellen.

Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Terrains, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmer im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigenthums auf Grund landesgesetzlicher Bestimmungen obliegt oder auferlegt wird.

Zu den Grunderwerbskosten für nachfolgende Bahnen soll staatsseitig ein Zuschuß gewährt werden, und zwar:

a) für die Bahn zu Nr. 9 (Arnstadt—Saalfeld) von 700 000 Mark,
b) für die Bahn zu Nr. 19 (Mayen—Gerolstein) von 400 000 Mark.

B. Für die unter Nr. 1 bis 8 und 10 bis 19 bezeichneten Bahnen ist die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten.

C. Für die unter Nr. I litt. a 6, 11 und 16 benannten Bahnen muß außerdem von den Interessenten zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuß geleistet werden, und zwar zum Betrage:

a) bei Nr. 6 (Hirschberg i. Schlesien—Petersdorf) von 60 000 Mark,
b) bei Nr. 11 (Gremsmühlen—Lütjenburg) von 175 000 Mark,
c) bei Nr. 16 (Niederwalgern—Weidenhausen) von 42 000 Mark.

§. 2.

Die Staatsregierung wird ermächtigt:

I. zur Anlage des zweiten beziehungsweise dritten und vierten Geleises auf den nachstehend bezeichneten Strecken und zu den dadurch bedingten Ergänzungen und Geleisveränderungen auf den Bahnhöfen:

1) Hohenstein i. Westpreußen—Danzig (Lege Thor) die Summe von . . . . 631 000 Mark,

Seite für sich.

Uebertrag.... 631 000 Mark,

2) Danzig–Zoppot die Summe von .... 556 000 „
3) Neubabelsberg – Potsdam die Summe von .... 1 650 000 „
4) Harburg–Buchholz die Summe von .... 570 000 „
5) Bockenheim – Rödelheim die Summe von .... 290 000 „
6) Stargard i. P.–Ruhnow die Summe von .... 740 000 „
7) Posen–Thorn die Summe von 2 520 000 „
8) Schneidemühl–Bromberg–Laskowitz die Summe von ..... 2 240 000 „
9) Laskowitz – Jablonowo die Summe von .... 520 000 „

zusammen.... 9 717 000 Mark;

II. zu nachstehenden Bauausführungen:

1) für die Erweiterung der Brücken- und Bahnanlagen bei Dirschau und Marienburg die Summe von .... 6 000 000 Mark,
2) für die Erweiterung des Bahnhofs Jarotschin die Summe von 643 000 „
3) für die Erweiterung des Personenbahnhofs in Stettin die Summe von .... 640 000 „
4) für die Umgestaltung und Erweiterung der Bahnhofsanlagen bei Spandau die Summe von 1 300 000 „
5) für die Herstellung einer Zweigbahn vom Elbbahnhofe in Magdeburg nach Buckau die Summe von .... 200 000 „
6) für die Erweiterung des Bahnhofs Weimar die Summe von 480 000 „
7) für die Herstellung eines gemeinschaftlichen Empfangsgebäudes zu Osnabrück die Summe von 1 650 000 „
8) für die Erweiterung des Bahnhofs Vohwinkel die Summe von 978 000 „

zu übertragen.... 11 891 000 Mark, 9 717 000 Mark,

Uebertrag....	11 891 000 Mark,	9 717 000 Mark,
9) zur Deckung der Mehrkosten für die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Düsseldorf die Summe von	2 300 000 "	
10) für die Herstellung von Geleisverbindungen:		
a) zwischen Alsdorf und Herzogenrath die Summe von	550 000 "	
b) zwischen Morsbach und Kohlscheid die Summe von	980 000 "	
11) zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Elberfeld nach Cronenberg die Summe von	350 000 "	
12) zur Deckung der Mehrkosten für die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Duisburg die Summe von	275 000 "	
13) für den Umbau des Bahnhofes Rothe Erde die Summe von	1 100 000 "	
14) für die Verlegung des Rheinischen Güterbahnhofes zu Aachen die Summe von	2 300 000 "	
15) zur Deckung der Ueberzahlung des Baufonds und Fertigstellung und Abwickelung von Bauausführungen des früheren Aachen-Jülicher Eisenbahnunternehmens die Summe von	410 000 "	
16) für die Erweiterung und bessere Ausrüstung der vorhandenen Werkstätten und Lokomotiv- und Wagenschuppen die Summe von	2 500 000 "	
zusammen....		22 656 000 "
zu übertragen....		32 373 000 Mark,

Uebertrag.... 32 373 000 Mark,

III. zur Beschaffung von Betriebsmitteln für die bereits bestehenden Staatsbahnen und die im §. 1 unter Nr. II bezeichneten, in das Eigenthum des Preußischen Staates übergehenden Bahnen die Summe von........................ 8 000 000 "

IV. zur Gewährung einer unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Beihülfe an die Königlich Württembergische Staatsregierung zu den Baukosten einer Eisenbahn von Sigmaringen (Inzigkofen) nach Tuttlingen die Summe von............ 500 000 "

insgesammt.... 40 873 000 Mark

zu verwenden.

§. 3.

Die Staatsregierung wird ermächtigt:

1) zu einer Eisenbahn von Arnstadt nach Saalfeld (§. 1 Nr. I litt. a 9) den Betrag der von der vormaligen Eisenbahngesellschaft Erfurt—Hof—Eger bestellten, dem Staate verfallenen Kaution von 259 449 Mark 72 Pfennig zu verwenden,

2) zur Deckung des alsdann noch verbleibenden Restbetrages im §. 1 Nr. I von höchstens.................. 77 377 550 Mark 28 Pf.,

sowie

zur Deckung der für die im §. 2 unter Nr. I bis III vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen und für die im §. 2 unter Nr. IV vorgesehene Betheiligung erforderlichen Mittel von zusammen höchstens.................. 40 873 000 " — "

insgesammt.................. 118 250 550 Mark 28 Pf.

Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

§. 4.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuße, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§. 3), bestimmt der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetz-Samml. S. 1197) zur Anwendung.

§. 5.

Jede Verfügung der Staatsregierung über die im §. 1 unter Nr. I und II und im §. 2 unter Nr. I und II bezeichneten Eisenbahnen beziehungsweise Eisenbahntheile durch Veräußerung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandtheile und Zubehörungen dieser Eisenbahnen beziehungsweise Eisenbahntheile, und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als dieselben nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahn entbehrlich sind.

§. 6.

Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Charlottenburg, den 11. Mai 1888.

(L. S.) **Friedrich.**

Fürst v. Bismarck. v. Maybach. Frhr. v. Lucius. v. Friedberg.
v. Boetticher. v. Goßler. v. Scholz. Bronsart v. Schellendorff.
Gr. v. Bismarck.

Staatsvertrag

zwischen

Preußen und Sachsen-Coburg-Gotha, betreffend Uebernahme des Baues und Betriebes mehrerer Eisenbahnen und des Eigenthums der Bahnen Gotha—Ohrdruf und Fröttstädt—Friedrichroda durch den Preußischen Staat. Vom 26. November 1887.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, und Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Coburg und Gotha haben zum Zwecke einer Vereinbarung wegen Uebernahme des Baues und Betriebes mehrerer Eisenbahnen und des Eigenthums der Bahnen Gotha—Ohrdruf und Fröttstädt—Friedrichroda durch den Preußischen Staat zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:
Allerhöchstihren Geheimen Ober-Baurath Franz Siegert,
Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. Paul Micke;

Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Coburg und Gotha:
Höchstihren Staatsrath Otto Gebhardt,

welche, unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation, nachstehenden Staatsvertrag abgeschlossen haben:

Artikel I.

Die Königlich Preußische Regierung erklärt sich, vorbehaltlich gesetzlicher Ermächtigung, bereit:

A. Eisenbahnen im Herzogthum Gotha zu bauen und zu betreiben:
   a) von der Station Ohrdruf der Linie Gotha—Ohrdruf nach der Station Gräfenroda oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Neudietendorf—Ritschenhausen,
   b) von der Station Georgenthal oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Gotha—Ohrdruf nach Tambach,
   c) von der Station Ballstädt oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Gotha—Leinefelde nach Herbsleben,
   d) von einem in der Nähe von Bufleben belegenen Punkte der Linie Gotha—Leinefelde nach Großenbehringen;

B. für eine Nebenbahn von der Station Schnepfenthal oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Fröttstädt—Friedrichroda nach der Station Georgenthal oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Linie Gotha—Ohrdruf einen Entwurf aufzustellen und sobald als thunlich, jedoch nicht vor dem Zeitpunkte zur Ausführung zu bringen, zu welchem das Vertragsverhältniß mit dem gegenwärtigen Pächter der Bahn Fröttstädt—Friedrichroda seine Endschaft erreicht (Artikel III Nr. 3 litt. b, Artikel VI).

Die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung gestattet der Königlich Preußischen Regierung den Bau und Betrieb dieser Bahnen.

Artikel II.

Die Spurweite der Geleise soll 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen.

Die Feststellung der gesammten Bauentwürfe für die im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen soll ebenso wie die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, lediglich der Königlich Preußischen Regierung zustehen, welche indeß sowohl bezüglich der Führung der Linien wie bezüglich der Anlegung von Stationen etwaige besondere Wünsche der Herzoglich Sächsischen Regierung thunlichst berücksichtigen wird. Jedoch bleibt die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegeübergängen, Brücken, Durchlässen, Flußkorrekturen, Vorfluthanlagen und Parallelwegen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Gebäude der Herzoglichen Regierung vorbehalten.

Sollte demnächst nach Fertigstellung der Bahnen in Folge eintretenden Bedürfnisses die Anlage neuer Wasserdurchlässe, Staats- oder Vizinalstraßen, welche die geplanten Eisenbahnen kreuzen, von der Herzoglichen Regierung angeordnet oder genehmigt werden, so wird zwar Preußischerseits gegen die Ausführung derartiger Anlagen keine Einsprache erhoben werden, die Herzogliche Regierung verpflichtet sich aber, dafür einzutreten, daß durch die neue Anlage weder der Betrieb der Eisenbahnen gestört wird, noch auch daraus der Eisenbahnverwaltung ein Kostenaufwand erwächst.

Artikel III.

Die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung übernimmt als Gegenleistung für die Zusicherungen der Königlich Preußischen Regierung folgende Verpflichtungen:

1) den zur planmäßigen Ausführung der im Artikel I bezeichneten Bahnen und ihrer Nebenanlagen dauernd erforderlichen Grund und Boden auf Verlangen der Königlich Preußischen Regierung zu beschaffen und ihr gegen Zahlung der hierfür festgestellten Beträge, deren für jede Bahn berechnete Summe jedoch über den nach vereinbarten Einheitssätzen sich ergebenden Gesammtbetrag nicht hinausgehen darf, lasten- und schuldenfrei zum Eigenthum zu überlassen,
2) die unentgeltliche Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten,
3) die ihr gehörigen, im Betrieb befindlichen Bahnen:
   a) von Gotha nach Ohrdruf, welche zur Zeit für Rechnung der Herzoglichen Regierung vom Preußischen Staate betrieben wird, und
   b) von Fröttstädt nach Friedrichroda, welche zur Zeit von der Herzoglichen Regierung an einen Privatunternehmer verpachtet ist,

   mit allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör, jedoch ausschließlich des der Herzoglichen Regierung nach Auflösung des Pachtverhältnisses verbleibenden vereinigten Reserve- und Erneuerungsfonds der Bahn Fröttstädt—Friedrichroda (Artikel VI letzter Absatz), dagegen einschließlich des zum Theil getrennt von diesem Bahnunternehmen verpachteten Stationsgebäudes in Waltershausen, nebst allem Zubehör, sowie einschließlich derjenigen Betriebsmittel, welche der Herzoglichen Regierung gehören, am 1. April 1889 der Königlich Preußischen Regierung ohne weitere Entschädigung lasten- und schuldenfrei zum vollen, uneingeschränkten Eigenthum zu überlassen.

Artikel IV.

Die im Artikel III unter Nr. 1 übernommene Verpflichtung erstreckt sich auf das gesammte, zur Herstellung der Bahnen, einschließlich der Bahnhöfe und aller

sonstigen Anlagen, sowie auf das für Seitenentnahmen, Parallelwege, Sicherheitsstreifen, Gewinnung von Baumaterialien, Lagerplätze, Korrektionen von Wegen oder Wasserläufen u. s. w. nach den genehmigten Bauplänen oder nach den Bestimmungen der Landespolizeibehörden erforderliche oder zum Schutze der benachbarten Grundstücke, zur Verhütung von Feuersgefahr u. s. w. für nothwendig erachtete, der Enteignung unterworfene Grundeigenthum mit Einschluß von Rechten und Gerechtigkeiten. Die Ueberweisung des Grundeigenthums nebst Rechten und Gerechtigkeiten soll frei von Pfandrechten, sowie frei von allen dinglichen Lasten und Abgaben erfolgen.

Die bauleitende Eisenbahnverwaltung wird nach Genehmigung der Baupläne und der bei der Bauausführung oder nach der Betriebseröffnung der betreffenden Bahnstrecken innerhalb eines Zeitraumes von zwei Jahren etwa erforderlich werdenden Ergänzungen für jede Feldmark einen Planauszug vorlegen, welcher die zu überweisenden Grundstücke nach ihrer katastermäßigen oder sonst üblichen Bezeichnung und Größe, deren Eigenthümer nach Namen und Wohnort, ferner die landespolizeilich angeordneten Anlagen, sowie, wo nur eine Belastung von Grundeigenthum in Frage steht, die Art und den Umfang dieser Belastung zu enthalten hat.

Binnen acht Wochen nach Vorlage dieses Auszuges ist die Eisenbahnverwaltung, gegen Zahlung der hierfür vereinbarten Beträge, in den Besitz der erforderlichen Grundstücke zu setzen. Ist innerhalb dieser Frist die Ueberweisung nicht erfolgt, so steht der Eisenbahnverwaltung die Befugniß zu, ohne Weiteres die gesetzliche Enteignung zu beantragen, zu welchem Zwecke die Herzoglich Sächsische Regierung der Königlich Preußischen Regierung das Enteignungsrecht rechtzeitig ertheilen wird.

Der für den Grunderwerb erwachsene Aufwand einschließlich der etwaigen Kosten des Enteignungsverfahrens ist für jede Bahn nach beendeter Schlußvermessung besonders zu berechnen und der Eisenbahnverwaltung alsdann von der Herzoglich Sächsischen Regierung insoweit zu erstatten, als derselbe den nach den vereinbarten Einheitssätzen sich ergebenden Gesammtbetrag übersteigt.

Auf diejenigen Anlagen, welche nach der Betriebseröffnung innerhalb eines Zeitraumes von zwei Jahren nothwendig werden sollten, findet die Verpflichtung der Herzoglichen Regierung zur Beschaffung des hierzu erforderlichen Grund und Bodens nur mit der Maßgabe statt, daß der Erwerb von Gebäuden zu den vereinbarten Einheitssätzen von der Königlich Preußischen Regierung nicht verlangt werden kann.

Die im Artikel III Nr. 1 sowie vorstehend im Artikel IV getroffenen Vereinbarungen finden sinngemäße Anwendung auch auf die Herstellung einer Haltestelle für den Güterverkehr bei Emleben an der Bahn Gotha—Ohrdruf, einer Haltestelle für den Personen- und Wagenladungsverkehr bei der Kindlebener Straße an der Bahn Gotha—Leinefelde, einer Holzladerampe auf Bahnhof Waltershausen oder einem anderen geeigneten Punkte der Bahn Fröttstädt—Friedrichroda, sowie endlich eines Ladegeleises in der Nähe von Georgenthal an der Bahn Georgenthal—

Tambach, welche auf Verlangen der Herzoglich Sächsischen Regierung die Königlich Preußische Regierung auf ihre Kosten ausführen wird.

Der Herzoglich Sächsischen Regierung bleibt es freigestellt, wegen Uebertragung der im Artikel III unter Nr. 2 übernommenen Verpflichtung auf die von den Bahnlinien berührten Gemeinden u. s. w. mit letzteren sich zu verständigen; sie bleibt indeß auch für den Fall einer derartigen Uebertragung für die Erfüllung der Verpflichtung ihrerseits der Königlich Preußischen Regierung verhaftet.

Die Hohen vertragschließenden Regierungen sind darin einig, daß die Herstellung, Unterhaltung und Beleuchtung der Zufuhrwege zu den Bahnhöfen, soweit diese Wege außerhalb der Bahnhöfe liegen, nicht Sache der Eisenbahnverwaltung ist.

Sollte die Königlich Preußische Regierung nach Ablauf derjenigen Frist, innerhalb welcher dieselbe die Beschaffung des zur Herstellung der Bahnanlagen erforderlichen Grund und Bodens von der Herzoglich Sächsischen Regierung zu verlangen berechtigt ist, zu einer Erweiterung der ursprünglichen Bahnanlagen durch Herstellung von Anschlußgeleisen, Stationen oder zu ähnlichen Einrichtungen sich entschließen, so wird die Herzoglich Sächsische Regierung zwecks Erwerbung des zur Ausführung dieser Anlagen erforderlichen Grund und Bodens gleichfalls das Enteignungsrecht ertheilen, insoweit dasselbe nicht bereits nach den gesetzlichen Bestimmungen von selbst Anwendung findet, und für die Ermittelung und Feststellung der Entschädigungen keine ungünstigeren Bestimmungen in Anwendung bringen lassen, als diejenigen, welche bei den Enteignungen zu Eisenbahnanlagen in dem Herzogthum Gotha zur Zeit Geltung haben.

Diese Vereinbarungen sollen auch auf etwaige Erweiterungen und Ergänzungen der Bahnen Gotha–Ohrdruf und Fröttstädt–Friedrichroda Anwendung finden.

Artikel V.

Für die Verhandlungen, welche zur Uebertragung des Eigenthums auf den Preußischen Staat in den in den Artikeln III und IV bezeichneten Fällen erforderlich sind, namentlich auch für die Auflassung in den Grundbüchern, tritt Freiheit von Stempel- und Gerichtsgebühren ein.

Artikel VI.

Die Herzogliche Regierung verpflichtet sich, die im Artikel III unter Nr. 3 bezeichneten Bahnen:

a) von Gotha nach Ohrdruf,

b) von Fröttstädt nach Friedrichroda

mit allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör am 1. April 1889 an die von der Königlich Preußischen Regierung zu bezeichnende Behörde in betriebsfähigem und ordnungsmäßigem Zustande zu übergeben.

Sie wird zu diesem Zweck beide Bahnen nebst Zubehör bis zu ihrer Uebergabe an die Königlich Preußische Regierung in bisheriger Weise unterhalten und erneuern lassen, und zwar:

a) die Bahn Gotha–Ohrdruf nach Maßgabe der zwischen der Herzoglichen Regierung und der Königlich Preußischen Regierung wegen des Betriebes dieser Bahn bestehenden Abmachungen,

b) die Bahn Fröttstädt–Friedrichroda nach Maßgabe der zwischen der Herzoglichen Regierung und dem Betriebsunternehmer dieser Bahn getroffenen Vereinbarungen.

Vom 1. April 1889 ab tritt die Königlich Preußische Regierung in den Vertrag wegen Verpachtung der Bahn Fröttstädt–Friedrichroda, sowie in die Verträge über die auf Station Waltershausen dieser Bahn besonders verpachteten Räumlichkeiten ein, falls der zeitige Betriebsunternehmer der Bahn auf eine Fortsetzung seines Pachtverhältnisses mit der Königlich Preußischen Regierung nicht noch verzichten sollte. Eine etwaige Abfindung des Pächters im Falle des Verzichts übernimmt die Herzogliche Regierung, während die Königlich Preußische Regierung sich für diesen Fall bereit erklärt, die dem Pächter gehörenden Betriebsmittel dieser Bahn gegen angemessene Entschädigung zu übernehmen, sofern dieselben sich in betriebsfähigem und ordnungsmäßigem Zustande befinden.

Die Herzogliche Regierung verpflichtet sich, die dem Pächter der Bahn Fröttstädt–Friedrichroda auf Station Waltershausen gehörenden Immobilien, und zwar: einen Materialienschuppen, einen Eiskeller und ein Reservegeleis, sowie den dem Pächter gehörenden Theil des Kohlenschuppens, welche Anlagen zum ordnungsmäßigen Betriebe der Bahn nicht entbehrt werden können, nach Auflösung des mit dem Pächter bestehenden Vertragsverhältnisses aus dem ihr verbleibenden vereinigten Reserve- und Erneuerungsfonds dieser Bahn (Artikel III Nr. 3) zu erwerben oder geeigneten Ersatz zu beschaffen und der Königlich Preußischen Regierung zum Eigenthum zu übergeben.

Artikel VII.

Für den Fall der Abtretung des Preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen, während Eigenthum und Betrieb der Bahnen an einen Privatunternehmer nur mit Zustimmung der Herzoglichen Regierung abgetreten werden können.

Artikel VIII.

Gegenwärtiger Vertrag soll Beiderseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden. Die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden soll in Berlin erfolgen.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Berlin, den 26. November 1887.

(L. S.) Siegert. (L. S.) Dr. Micke. (L. S.) Gebhardt.

Staatsvertrag

zwischen

Preußen und Sachsen-Coburg-Gotha, betreffend die seitens des Preußischen Staates im Herzogthum Gotha zu bauenden und zu betreibenden Eisenbahnen. Vom 26. November 1887.

Nachdem zwischen der Königlich Preußischen und der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Regierung verabredet worden, daß seitens des Preußischen Staates im Herzogthum Gotha mehrere neue Eisenbahnen gebaut und betrieben und die Bahnen Gotha—Ohrdruf und Fröttstädt—Friedrichroda zum Eigenthum übernommen werden sollen, haben zum Zweck der hierdurch erforderlich gewordenen weiteren Verabredungen zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Baurath Franz Siegert,

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. Paul Micke;

Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Coburg und Gotha:

Höchstihren Staatsrath Otto Gebhardt,

von welchen Bevollmächtigten, unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation, nachstehender Staatsvertrag abgeschlossen ist.

Artikel I.

Die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung überträgt das Aufsichtsrecht über die vom Preußischen Staate im Herzogthum Gotha

1) neu herzustellenden Bahnen:
   a) von Ohrdruf nach Gräfenroda,
   b) von Georgenthal nach Tambach,
   c) von Ballstädt nach Herbsleben,
   d) von Bufleben nach Großenbehringen,
   e) von Schnepfenthal nach Georgenthal,
2) eigenthümlich zu übernehmenden Bahnen:
   a) von Gotha nach Ohrdruf,
   b) von Fröttstädt nach Friedrichroda

der Königlich Preußischen Regierung.

Artikel II.

Die Landeshoheit bleibt der Herzoglich Sächsischen Regierung vorbehalten. Auch sollen die an den Bahnstrecken zu errichtenden Hoheitszeichen nur die der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Regierung sein.

Der Herzoglich Sächsischen Regierung bleibt vorbehalten, zur Handhabung des ihr über die Bahnstrecken zustehenden Hoheitsrechts einen beständigen Kommissarius zu bestellen, welcher die Beziehungen zu der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung in allen denjenigen Fällen zu vertreten hat, welche nicht zum direkten gerichtlichen und polizeilichen Einschreiten der Behörden geeignet sind.

Die Handhabung der Bahnpolizei über die den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Bahnen erfolgt durch die Königlich Preußischen Eisenbahnbehörden und Beamten, welche auf Vorschlag der Königlich Preußischen Betriebsverwaltung von den zuständigen Herzoglich Sächsischen Behörden in Pflicht zu nehmen sind.

Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt den betreffenden Herzoglich Sächsischen Organen ob. Dieselben werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

Artikel III.

Die Königlich Preußische Regierung ist berechtigt, die im Artikel I unter Nr. 1 benannten Bahnen nach den Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 herzustellen und demnächst wie auch die im Artikel I unter Nr. 2 benannten Bahnen nach diesen Bestimmungen zu betreiben.

Artikel IV.

Die Feststellung der Tarife sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne erfolgt — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — durch die Königlich Preußische Regierung unter thunlichster Berücksichtigung der Wünsche der Herzoglich Sächsischen Regierung.

Artikel V.

Preußische Staatsangehörige, welche in dem Herzoglichen Gebiete stationirt sind, erleiden dadurch keine Aenderung ihres Staatsangehörigkeitsverhältnisses.

Die Beamten der Bahnen sind ohne Unterschied des Orts der Anstellung rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Dienstvorgesetzten beziehungsweise den Aufsichtsorganen der Königlich Preußischen Staatsregierung, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen dergleichen Unterbeamten innerhalb des Herzogthums Gotha soll auf Angehörige des letzteren vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls geeignete Militäranwärter, unter welchen die Gothaischen Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Artikel VI.

Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß des Baues oder Betriebes der Bahnen gegen die Eisenbahnverwaltung geltend gemacht werden möchten, sollen von den Herzoglichen Gerichten und — insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen — auch nach den Herzoglichen Landesgesetzen beurtheilt werden.

Artikel VII.

Die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung verpflichtet sich, von den den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahnunternehmungen und dem zu denselben gehörigen Grund und Boden keinerlei Staatsabgaben zu erheben, noch auch eine Besteuerung derselben zu Gunsten der Gemeinden und sonstigen korporativen Verbände zuzulassen.

Artikel VIII.

Für den Fall der Abtretung des Preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel IX.

Gegenwärtiger Vertrag soll Beiderseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden. Die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden soll in Berlin erfolgen.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Berlin, den 26. November 1887.

(L. S.) Siegert. (L. S.) Dr. Micke. (L. S.) Gebhardt.

Schlußprotokoll

zum

Staatsvertrage zwischen Preußen und Sachsen-Coburg-Gotha, betreffend die seitens des Preußischen Staates im Herzogthum Gotha zu bauenden und zu betreibenden Eisenbahnen.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten waren heute zusammengetreten, um zum Abschluß und zur Vollziehung des vereinbarten Staatsvertrages über die seitens des Preußischen Staates im Herzogthum Gotha zu bauenden und zu betreibenden Eisenbahnen zu schreiten. Hierbei sind in das gegenwärtige Schlußprotokoll, welches durch die Ratifikation des Vertrages als mitgenehmigt gelten soll, nachstehende mit den Vereinbarungen des Vertrages selbst gleich verbindliche Erklärungen aufgenommen worden:

Zu Artikel I.

Nachdem durch den Staatsvertrag vom heutigen Tage, betreffend Uebernahme des Baues und Betriebes mehrerer Eisenbahnen und des Eigenthums der Bahnen Gotha—Ohrdruf und Fröttstädt—Friedrichroda durch den Preußischen Staat, vereinbart worden, daß nicht nur Bau und Betrieb der im Artikel I

ebendaselbst bezeichneten neuen Bahnlinien, sondern auch Eigenthum und Betrieb der im Artikel III unter Nr. 3 bezeichneten, bereits im Betriebe befindlichen Gothaischen Staatsbahnen von Preußen übernommen werden, erklärt sich die Königlich Preußische Regierung bereit, sofern demnächst sich zur Anlage weiterer Schienenverbindungen im Herzogthum Gotha ein öffentliches Verkehrsbedürfniß herausstellen sollte, die Verhältnisse mit gleichem Wohlwollen wie in den eigenen Landestheilen einer Prüfung zu unterziehen und die zur Befriedigung wirthschaftlicher Bedürfnisse als nothwendig erkannten Bahnen unter der Voraussetzung angemessener Betheiligung der Herzoglichen Regierung an den Baukosten zur Ausführung zu bringen. Andererseits erkennt die Herzogliche Regierung ausdrücklich die Verpflichtung an, für neue Bahnlinien im Herzogthum Gotha fernerhin Konzessionen ohne vorheriges Benehmen mit der Königlich Preußischen Regierung wegen Uebernahme des Baues und Betriebes derselben durch Preußen nicht zu ertheilen, und räumt daher der Königlich Preußischen Regierung hinsichtlich aller künftigen Eisenbahnunternehmungen im Herzogthum Gotha das Konzessionsvorrecht ein.

Hierbei bemerkte der Herzogliche Kommissar nachrichtlich schon jetzt, daß in den Kreisen der Betheiligten der Wunsch nach Herstellung einer Nebenbahn von Gotha über Molschleben, Bienstädt und Töttelstädt in der Richtung auf Gispersleben zum Anschluß an die Nordhausen–Erfurter Bahn bestehe.

Zu Artikel IV.

Die Königlich Preußische Regierung erklärt sich bereit, die Fahrpläne für die den Gegenstand des Vertrages bildenden Eisenbahnen vor ihrer Einführung der Herzoglich Sächsischen Regierung rechtzeitig mitzutheilen, um derselben Gelegenheit zur Aeußerung ihrer Wünsche zu geben.

Zu Artikel VII.

Die hohen vertragschließenden Theile sind darin einig, daß durch die Gothaischerseits zugesicherte Steuerfreiheit das Recht zur Besteuerung des gegenwärtigen Betriebsunternehmers der Bahn Fröttstädt–Friedrichroda während des Bestehens seines Pachtverhältnisses nicht berührt wird.

Die mit dem vereinbarten Entwurfe übereinstimmend befundenen zwei Ausfertigungen des Vertrages sind hierauf von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und untersiegelt worden, und es haben die Königlich Preußischen Bevollmächtigten und der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Bevollmächtigte je eine Ausfertigung des Vertrages und des Schlußprotokolls entgegengenommen.

So geschehen zu Berlin, den 26. November 1887.

Siegert. Dr. Micke. Gebhardt.

Die vorstehenden beiden Staatsverträge sind ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872 (Gesetz-Samml. S. 357) sind bekannt gemacht:

1) der Allerhöchste Erlaß vom 24. Juni 1887, betreffend die Verleihung des Rechts zur Chausseegelderhebung an den Kreis Schivelbein bezüglich der von demselben zu bauenden Chaussee von Botenhagen bei Schivelbein nach Semerow, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Cöslin Nr. 29 S. 193, ausgegeben den 21. Juli 1887;

2) das unterm 29. Februar 1888 Allerhöchst vollzogene Statut für die Entwässerungsgenossenschaft zu Groß-Thurze im Kreise Rybnik durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Oppeln Nr. 16 S. 121, ausgegeben den 20. April 1888;

3) der Allerhöchste Erlaß vom 4. April 1888, betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts an die Stadtgemeinde Berlin bezüglich der zur völligen Freilegung der Perlebergerstraße auf der Strecke von der Lübeckerstraße bis zur Stromstraße erforderlichen Grundstückstheile, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Potsdam und der Stadt Berlin Nr. 17 S. 157, ausgegeben den 27. April 1888;

4) der Allerhöchste Erlaß vom 4. April 1888, betreffend die Anwendung der dem Chausseegeldtarife vom 29. Februar 1840 angehängten Bestimmungen wegen der Chaussee-Polizeivergehen auf die von dem Kreise Calbe a. S. erbauten Kreischausseen von Staßfurt nach Neu-Staßfurt und von Pömmelte nach Glinde, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Magdeburg Nr. 17 S. 133, ausgegeben den 27. April 1888.

Redigirt im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.